

Número 69 - Marzo de 2014
EL PERIÓDICO DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

Helicópteros que salvan vidas

- Cuando el tiempo es vital, por el director Médico de Inaer
- Aportación de los helicópteros a la sociedad actual, por el experto de AENOR para Normativa Helicóptero Sanitario

La industria nacional de helicópteros en España

PÁG. 8

El despegue de Iberia

PÁGS. 3 Y14

Europa y el espacio

PÁG. 15

1964-2014
SERVING EUROPEAN COOPERATION AND INNOVATION


inaer
Sólo las personas
salvan personas.
En INAER llevamos más de 49 años prestando servicios de vital importancia para la sociedad, gracias al trabajo de un equipo de profesionales especializados en misiones de emergencia médica y protección civil, lucha contra incendios forestales, salvamento marítimo, vigilancia de costas y medioambiental...
Porque para nosotros lo más importante son las personas.
www.inaer.com
An Avincis Group Company
AVINCIS
MISSION - CRITICAL SERVICES

Editorial

El despegue de Iberia

LA compañía aérea española Iberia y el sindicato de pilotos Sepla alcanzaron el pasado 13 de febrero un acuerdo histórico, un pacto para introducir cambios estructurales permanentes y mejorar la viabilidad de la aerolínea, según anunció ésta. El acuerdo supone el inicio de una nueva, pacífica y constructiva relación laboral entre Iberia y el sindicato, después de años de conflicto.

Como "hecho relevante" fue comunicado de inmediato por la matriz de la aerolínea española, el grupo IAG, a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV) y así fue presentado por sus firmantes, el presidente de la aerolínea, Luis Gallego, y el jefe de la sección sindical del Sepla en la misma, Justo Peral, a la ministra de Fomento y al secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Rafael Catalá, y posteriormente en rueda de prensa ante los medios informativos.

La paz social firmada el mes pasado pone término a un viejo conflicto en la vida de la aerolínea. Las claves más importantes del acuerdo son: mejora sustancial de la productividad de Iberia y congelación salarial hasta 2015, tal y como se indicó en el Acuerdo de Mediación. Después de dicha fecha, los incrementos salariales estarán sujetos a la rentabilidad de la compañía. El Acuerdo de Mediación fijó una reducción salarial de 14% para el colectivo de pilotos y un recorte de un 4% adicional ligado al acuerdo de productividad. Con estas mejoras de productividad se revocará el 4% adicional. Los pilotos, además, ven disipada la amenaza que para la estabilidad de sus puestos de trabajo suponía la aerolínea catalana Vueling adquirida por IAG el pasado año. La expansión de Vueling no podrá extenderse más allá del 4% de la producción de Iberia, de modo que ésta siga manteniendo su liderazgo y protagonismo dentro del grupo en el aeropuerto madrileño de Barajas.

"Iberia es la alternativa natural para unir Europa y América Latina. Este acuerdo le permitirá ser un competidor fuerte, lo que sumado al impulso del lanzamiento de su nueva imagen corporativa, permitirá ofrecer a sus clientes un servicio de gran calidad y una extensa red de destinos"

El acuerdo facilitará el crecimiento de Iberia e Iberia Express, reducirá la estructura de costes de aquella y establecerá los cimientos para el crecimiento rentable de la aerolínea. "Una Iberia fuerte y rentable supone la protección de empleos a largo plazo y el impulso del turismo, un sector clave para la recuperación económica de España y del aeropuerto de Barajas", dijo su presidente, Luis Gallego.

"Iberia es la alternativa natural para unir Europa y América Latina. Este acuerdo le permitirá ser un competidor fuerte, lo que sumado al impulso del lanzamiento de su nueva imagen corporativa, permitirá ofrecer a sus clientes un servicio de gran calidad y una extensa red de destinos. A su vez, permitirá el crecimiento de Iberia Express con una base de costes competitiva y brindará oportunidades de promoción a los actuales copilotos de Iberia e Iberia Express. Esta última contribuirá a que Iberia sea más fuerte y rentable, al aportar tráfico en la red de corto radio. También reforzará la posición competitiva española frente a los operadores de bajo coste", según Gallego.

"Un cambio estructural permanente era la única forma de salvar a Iberia de un lento declive. Este acuerdo marca el comienzo del futuro de Iberia", dijo Willie Walsh, consejero delegado de IAG.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ☎ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ☎ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Nuevo CEO de Lufthansa

El Consejo de Administración de la compañía aérea alemana Lufthansa ha designado a Carsten Spohr presidente del Consejo Ejecutivo y director ejecutivo de la compañía. Con 47 años, actualmente supervisa el área de negocio de Lufthansa Passenger Airlines en calidad de miembro del consejo y asumirá su nuevo cargo el próximo 1 de mayo.

Tras licenciarse en ingeniería industrial, Carsten Spohr obtuvo la licencia de piloto comercial en Escuela de Formación de Vuelo de Lufthansa, así como la de capitán. Tras un corto período de tiempo en Deutsche Aerospace AG, en Múnich, regresó a Lufthansa en octubre de 1994 para encargarse del marketing central de personal.

Entre 1995 y 1998 trabajó como asistente personal del CEO. En agosto de 1998, asumió la responsabilidad de las alianzas regionales y, más tarde, de las alianzas globales de la compañía, incluyendo Star Alliance. En octubre de 2004, fue designado presidente del Consejo Ejecutivo de Lufthansa Cargo AG.

Spohr ha sido miembro del Consejo Ejecutivo de Lufthansa AG y director ejecutivo de la división Lufthansa Passenger desde el 1 de enero de 2011.

Será sustituido como director ejecutivo de Lufthansa Passenger Airlines en el momento en que asuma su responsabilidad como director ejecutivo del grupo.

Wolfgang Mayrhuber, presidente del Consejo de Administración de Lufhtansa, manifestó que “Carsten Spohr es una elección excelente para una posición de tanta responsabilidad como la de CEO, tanto en mi opinión como en la de mis compañeros, gracias a su amplia experiencia en la industria, su excepcional capacidad de gestión y su pasión y lealtad hacia Lufthansa. Sabemos que el futuro de Lufthansa estará en buenas manos con Carsten Spohr”.

Por su parte, Carsten Spohr afirmó: “como hombre 'nacido y criado' en Lufthansa, considero este nuevo puesto como director ejecutivo un honor y una obligación. Estoy deseando afrontar esta tarea, y estoy convencido de que la compañía va por el buen camino. Los pilares del futuro éxito ya están cimentados. Juntos, nos enfrentaremos a los retos con seguridad, preparados para acoger el cambio y cumplir con nuestra estrategia, de modo que nuestra compañía sea resistente y esté lista para el futuro, más allá de 2015”.



Carsten Spohr.

Cese en la secretaría general de la AESA

El secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Rafael Catalá Polo, por una Resolución publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) dispuso el cese del secretario general de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), Mariano Rodolfo Bitrián Calvo.



Mariano Rodolfo Bitrián Calvo.

El hasta ahora secretario general de AESA es ingeniero industrial superior, especializado en Electrónica y Automática y en Organización Industrial; funcionario de carrera de los cuerpos Superior de Administradores Civiles del Estado y Superior de Sistemas y Tecnologías de la Información del Estado; ha realizado los ciclos I y II de Desarrollo de Directivos y el Programa de Alta Dirección del Instituto Nacional de Administración Pública. Ha colaborado como profesor en el Instituto de Empresa, la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales, y el Instituto Nacional de Administración Pública.

Desde 1984, Bitrián Calvo ha dirigido diversos proyectos de modernización en la industria siderúrgica y la de fabricación de componentes eléctricos y participado en la implantación de sistemas civiles de radiocomunicaciones y sistemas de atención de emergencias asistidos por ordenador. En la Administración Pública ha participado en la reorganización de procesos y dirigido unidades administrativas en las áreas de seguridad aérea, transporte terrestre, propiedad industrial, sanidad, y trabajo y asuntos sociales.

Fue designado secretario general de la AESA desde la constitución de ésta en octubre de 2008 por la entonces ministra de Fomento, Magdalena Álvarez.

Cuando el tiempo es vital

Emergencias y rescate en helicóptero

Hay ocasiones en las que no hay lugar para errores, sobre todo si hay vidas en juego. Por ese motivo, cuando hablamos de emergencias como puede ser un accidente, rescate o el traslado de un paciente a un hospital, la rapidez de respuesta y coordinación se convierten en elementos vitales. Las aeronaves HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) de Inaer son auténticas UVIs móviles con una capacidad de reacción y de movilidad que les permite llegar en un tiempo récord a lugares inaccesibles para otros.

El tiempo medio de respuesta de un helicóptero medicalizado es de 17 minutos en medio rural y 8 en núcleos urbanos. En aquellas misiones de emergencia médica y protección civil en las que el tiempo es vital, el mejor aliado es aquel capaz de avanzar sin barreras a toda velocidad. Inaer opera un total de 28 helicópteros y 3 aviones medicalizados capaces de llegar de una forma rápida, ágil y con total seguridad a aquellos lugares en los que es difícil acceder por otros medios, como accidentes de tráfico, rescates en montaña o traslados de urgencia entre hospitales. Reduciendo el tiempo de respuesta no sólo salvamos vidas, sino que minimizamos las posibles secuelas de cada problema al poder ser éste tratado de forma temprana. Las aeronaves HEMS que componen la flota de Inaer van equipadas con los sistemas sanitarios necesarios para estabilizar al paciente en vuelo. Además, junto a la tripulación de vuelo, el personal médico juega un papel crucial al poder proporcionarle los primeros cuidados y estabilizarlo en el mismo lugar del accidente, atenderle durante el traslado al centro hospitalario e informar de su estado a los médicos que le atenderán en el mismo.

Desde que en 1986 la Diputación Provincial de Alicante fuera pionera en poner en marcha los servicios del primer helicóptero medicalizado en España, Inaer ha desarrollado estas operaciones en la mayor parte de las regiones de España así como en Portugal, Italia, Francia, Chile, Reino Unido y Australia, como parte del Grupo Avincis.



Una flota preparada para todo.- La maniobrabilidad y la velocidad de nuestras aeronaves nos permiten dar la mejor solución a cualquier emergencia. Sin embargo, no hay dos situaciones de emergencia iguales. Por ello, Inaer cuenta con una amplia flota de aeronaves con el equipamiento y prestaciones necesarias para obtener los mejores resultados en cada momento. La flota de la compañía incluye helicópteros como el Agusta AW 139, Agusta 109, Eurocopter EC-135 y EC-145 y Bell 412 EP. No obstante, en algunas situaciones la mejor solución no la ofrece un helicóptero sino nuestra flota de aviones sanitarios, un servicio de ambulancia aérea nacional e internacional con más de 15 años de experiencia en el transporte de órganos para trasplante y transporte aéreo sanitario. Con más de 600 traslados al año, nuestro equipo garantiza la máxima seguridad en cada servicio.

Las aeronaves de Inaer cuentan con todo el material sanitario necesario a bordo: respirador, monitor, desfibrilador homologado para desfibrilar en vuelo y hacer un electro completo, sonda de temperatura de presión arterial y de analítica, material de inmovilización, bombas de perfusión, incubadoras… un equipamiento que las convierte en auténticas UVIs aéreas.respirador, monitor multiparamétrico que permite un control exhaustivo de la temperatura, presión arterial, saturación de oxígeno, capnografía y monitorización de la carboxihemoglobina y que por supuesto está homologado para desfibrilar en vuelo, un pequeño dispositivo que permite obtener lors resultados de una analítica en unos minutos, material de inmovilización, bombas de perfusión, cardiocompresores, incubadoras…

En el Departamento Sanitario de Inaer uno de nuestros objetivos es poder llevar los cuidados especiales que precisa el paciente que está críticamente enfermo, allí donde él se encuentre.

José Manuel Gutiérrez Rubio
Director Médico de Inaer

Aportación de los helicópteros a la sociedad actual



El helicóptero es injustamente el gran desconocido de la aeronáutica, a pesar de todos los variados servicios que presta a toda la sociedad. Es el ala fija quien protagoniza la gran parte de los temas aeronáuticos. Pero es raro encontrar quien conozca verdaderamente el helicóptero, una aeronave radicalmente distinta y con unas capacidades asombrosas.

El helicóptero es el único vehículo que llega a las catástrofes independientemente del estado del terreno en destino. Haciendo valer la frase de "Cuando ya no puede llegar nadie, llaman a los helicópteros".

Las aplicaciones de los helicópteros suelen estar alejadas del gran público. Aunque sí reconocemos los helicópteros de los Cuerpos de Seguridad. La Policía Nacional sobre nuestras ciudades, la DGT en las carreteras, y la Guardia Civil en nuestras fronteras, con la enorme responsabilidad del control de la presión creciente de inmigración ilegal y de tráfico de drogas, esta última compartida con el servicio de Aduanas. Pero otras misiones de igual relevancia no son conocidas por el común de la sociedad.

Entre ellas está la misión de Evacuación Sanitaria (HEMS), origen del desarrollo civil de los helicópteros. Realiza tanto asistencias primarias (accidentes en carreteras), como secundarias (interhospitalarios, trasplantes). El helicóptero llega siempre antes que la ambulancia de carretera. Un helicóptero HEMS abarca una zona de operación de entre 3 a 10 UVIs móviles, según el estado de las carreteras, salvo cuando es imposible el acceso de la ambulancia.

La misión de Lucha Contraincendios. Si bien el hidroavión puede cargar más cantidad de agua, el helicóptero despega antes, de sitios más cercanos al fuego y puede llegar primero al foco del incendio, cuando comienza. Pueden coger agua de reservas más cercanas y reducidas (piscinas, pozas en arroyos). También puede soltar agua eficazmente sobre la vertical del fuego. Además de socorrer a los retenes en tierra.

Especial mención merece la misión de Búsqueda y Rescate (SAR). Tanto en la mar como en alta montaña organismos centrales como SASEMAR, Guardia Civil y el Ejército del Aire, además de servicios autonómicos por medio de empresas privadas, salvan la vida a numerosas víctimas cada año.

Las misiones de Trabajos Aéreos son muy diversas. La inmensa mayoría de la construcción en campo abierto o en montaña se hace por medio de helicópteros (líneas de alta tensión, aerogeneradores, estaciones de esquí). Pero también en ciudad en edificios singulares (cubierta de cristal del hotel en la Barceloneta) e instalaciones portuarias, sin efecto de las olas en superficie. En esta categoría también se incluyen la poda de árboles en los márgenes de la carretera, el control de aludes en alta montaña por cargas controladas, el mantenimiento de líneas eléctricas, la fumigación, las aplicaciones mineras (búsqueda de metales en el desierto de Almería). Y otras más conocidas como la retrasmisión de eventos deportivos por TV, caso de la vuelta ciclista a España.

Otras misiones como la de Vigilancia del Entorno, Pesca Marítima con control de caladeros y contaminación en la mar. El transporte civil de pasajeros a plataformas o zonas de difícil acceso. Los vuelos turísticos en entornos atractivos. Y la Escuela de Pilotos.

No podemos acabar este artículo sin nombrar a los helicópteros de los diferentes ejércitos. Que aparte de sus misiones propias militares, prestan servicio en auxilio a la población civil en las catástrofes. Tanto la UME, como los tres cuerpos tradicionales de Tierra, Armada y Aire, si la situación lo requiere.

Sirva este artículo como reconocimiento de la sociedad a estas extraordinarias aeronaves y a los grandes profesionales que dedican su vida a cumplir sus misiones para todos nosotros.



Josemaría MAESE
Ingeniero Aeronáutico. Experto de AENOR para Normativa Helicóptero Sanitario





tecnatom
Your best technology partner
Leading company in Non Destructive Testing, TECNATOM has successfully positioned itself as a benchmark in advanced engineering and inspection services, providing its technology to world's prime OEMs and top level suppliers.
Wide variety of state-of-the-art systems for ultrasonic inspections of aerospace composite parts, providing the complete inspection process.
Mechanical solutions include gantry, immersion tanks and, particularly, robot based concepts, as well as complementary semi-automatic systems for assuring 100% of covering of the parts to be inspected, in composite or metallic materials.
tecnatom
www.tecnatom.es

La industria nacional de helicópteros en España

AIRBUS Helicopters España es la filial española de Airbus Helicopters, anteriormente Eurocopter, es una división del Grupo Airbus, líder mundial en los sectores aeroespacial y de defensa. Airbus Helicopters es el primer fabricante mundial de helicópteros y cuenta con una plantilla de más de 23.000 personas.

La aportación industrial española se articula a través del legado de Construcciones Aeronáuticas S.A. y Aeronáutica Industrial S.A., fabricantes y centros de excelencia de mantenimiento de aeronaves desde 1923. Airbus Helicopters España integra en una única sociedad española todas las actividades relativas a los helicópteros, desde el desarrollo de nuevos productos al soporte de las aeronaves en servicio en España y, como parte integrante del Grupo Airbus Helicopters, lleva a cabo actividades de ingeniería de investigación y de desarrollo, de fabricación de partes, de montaje de helicópteros, de mantenimiento y modernización de flotas, y entregas y apoyo logístico a los clientes, con plena responsabilidad en la comercialización, dirección de programas y soporte al producto de los helicópteros en España.



El EC175.

Es una industria que asume la responsabilidad de actuar como contratista principal y motor de los programas de helicópteros en España, desarrollando así su tejido industrial y canalizando las relaciones con aquellas compañías españolas con las que mantiene programas de cooperación, consolidando la participación de las industrias españolas en los programas de helicópteros y de defensa y seguridad europeos.

Asimismo, está involucrada en el desarrollo de programas avanzados como son el nuevo helicóptero de combate Tigre del Ejército de Tierra español, el futuro helicóptero de transporte táctico NH90 destinado a los tres ejércitos y el helicóptero EC135 en sus versiones policial, sanitaria y de defensa.

Airbus Helicopters España, empresa de participación nacional, se fundamenta en acuerdos firmados entre el Grupo Airbus Helicopters y los Ministerios de Industria y de Defensa españoles sintetizados en el Plan de Participación Industrial de 1 de abril de 2004 con el Ministerio de Industria y el Synthesis Development Plan de 22 noviembre de 2006 con el Ministerio de Defensa.

Estos documentos se articulan en los programas principales que son:

Programa Tigre: El Ejército de Tierra español adquirió 24 Tigres HAD-E, si bien hasta la fecha se han

entregado al Batallón de helicópteros de Ataque sito en Almagro (Ciudad Real) 6 Tigres en versión HAP-E. Estos helicópteros marcaron un hito importante en su satisfactorio despliegue en Afganistán durante 2013. Airbus Helicopters España es socio de pleno derecho con un tercio en el programa Tigre y es responsable del desarrollo de la versión HAD-E que supone mejoras importantes sobre el helicóptero actualmente en servicio.

Programa EC135: El mercado español está marcado por el programa de modernización de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado (Guardia Civil, Policía Nacional y Tráfico), las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra en misión de formación avanzada y en funciones de traslado de emergencia sanitaria en distintas Comunidades Autónomas. El primer helicóptero totalmente ensamblado y entregado en la factoría de Albacete se produjo en noviembre de 2008 y su destino fue la UME. El próximo contrato se firmará con el Ministerio de Defensa español para la adquisición de 8 EC135 con destino a las FAMET. En 2014 la flota en servicio del EC135 en España se encuentra en las 65 unidades que se verán aumentadas en 10 al final del año tras las entregas previstas a distintos clientes.

Programa NH90: Airbus Helicopters asegurará en España el montaje de los helicópteros NH90 versión TTH para el Ministerio de Defensa español que efectuó en 2006 el primer pedido. Durante 2014 se ajustará el número de unidades, asegurando los paquetes logísticos integrales y la adaptación operativa a los tres ejércitos. Las entregas comenzarán en 2014.

Ingeniería de desarrollo:

- Investigación y desarrollo en el área de aviónica: Desarrollo e integración de sistemas del TIGRE, del NH90, sistemas de misión (comunicaciones, vigilancia, seguimiento, salvamento, etc.) para el EC135 entre otros, proyectos de investigación en el área de aviónica modular, transmisión de datos, etc.
- Investigación y desarrollo en el área de aeroestructuras en materiales compuestos: Fuselaje trasero de TIGRE y EC135, fuselaje delantero de NH90, proyectos de investigación en nuevos materiales y procesos de fabricación.
- Acreditación como DOA (Design Organization Authority) por EASA (European Aviation Safety Agency) y acreditación como ROD (Reconocimiento de Organización de Diseño) por el Ministerio de Defensa Español.





Guillaume Faury (arriba), presidente y CEO de Airbus Helicopters, y Tom Enders, presidente de Airbus Group, durante sus respectivas visitas a la factoría Albacete.

Centro Industrial de Apoyo y Servicios: Airbus Helicopters España es responsable del soporte de las flotas de helicópteros del Ministerio de Defensa, sean o no producidos por Airbus

Pasa a la página siguiente



El Helicóptero Tigre.

Viene de la página anterior

Helicopters. También es responsable del mantenimiento de los helicópteros pertenecientes a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado tanto en el apoyo a la operación, como a los productos y al despliegue de las unidades operativas.

- Soporte integral a la operación. Mantenimiento de Helicópteros hasta el máximo nivel y reparación de componentes. Actualmente Airbus Helicopters España tiene capacidad para desarrollar estas actividades en todos los modelos comercializados en el mercado español, tanto militar como civil de la gama Airbus Helicopters y modelos de otros fabricantes pertenecientes al ministerio de Defensa Español.

- Modernización y retrofits de Helicópteros y sus sistemas. Diseño, desarrollo, integración y certificación en el ámbito civil y militar.

- Soporte a la aeronavegabilidad continuada para Cliente militar. Asistencias técnicas de ingeniería

- Asistencia técnica. Las intervenciones se desarrollan desde la asistencia técnica en remoto hasta la intervención "In situ".

- Gestión logística de repuestos y reparación de componentes. A través del sistema WDS, Airbus Helicopters España garantiza el cumplimiento de las entregas tanto en tiempo y destino, así como la gestión de peticiones en AOG (24/365).

- Formación para la habilitación de tipo de pilotos y mecánicos. Airbus Helicopters España dispone de modernos sistemas informáticos de ayuda a la enseñanza (CAI).

Desde el área de Soporte y Servicio se desarrollan soluciones a medida relacionadas con la protección y operación de helicópteros militares en zona de operaciones.

Estas soluciones van desde la integración de contramedidas electrónicas de última generación, protecciones balísticas, depósitos de combustible de largo alcance, filtros de arena para los motores, dispositivos de disminución de firma térmica, etc., hasta el soporte "in situ" como inspecciones especiales o aeronavegabilidad continuada.

El EC135.



AECA & Helicópteros integra al 90% de empresas del sector

AECA & Helicópteros es una entidad sin ánimo de lucro que forma parte de la Asociación Española de Compañías Aéreas. Tiene como misión principal trabajar en el fomento y la defensa de los intereses de las empresas de helicópteros y trabajos aéreos en España, y aglutina el 90% de las empresas del sector de trabajos aéreos.

Su actividad se basa en el desarrollo constante del sector, ser el punto de referencia sobre el mundo del helicóptero y los trabajos aéreos, potenciar canales de comunicación, favorecer el intercambio de experiencias, colaborar estrechamente con las administraciones aéreas y fomentar la formación continuada del personal.

Además, AECA & Helicópteros es miembro de EHA (European Helicopter Association), que ayuda a la comunidad internacional de helicópteros a avanzar a través de profesionales, que diseñan programas para mejorar la seguridad y viabilidad económica, contribuyendo al bien común de la sociedad.

Durante los últimos años, AECA & Helicópteros ha conseguido presencia internacional al pertenecer a la European Helicopter Association (EHA), ser interlocutor con las Administraciones Públicas, así como presentarse como asociación de referencia entre la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA) y la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y la negociación y firma del II Convenio Colectivo Laboral Sectorial para el Sector de Transporte y Trabajos Aéreos con Helicópteros y su Mantenimiento y Reparación.

AECA & Helicópteros actualmente lo forman más de 27 compañías distribuidas en varios ámbitos del sector como son operaciones, mantenimiento, formación y fabricantes que unen esfuerzos y trabajan diariamente para defender sus intereses.

En la actualidad, sus principales actividades incluyen la lucha contra incendios, salvamento y rescate, servicios de emergencia médica, vigilancia pesquera y medioambiental, transporte de pasajeros, apoyo a plataformas petrolíferas, control de tendidos eléctricos, fotografía y filmación, entre otros.



Un helicóptero en la campaña contra incendios.

Objetivos.- Como misión principal AECA & Helicopteros trabaja en el fomento y la defensa de los intereses de las empresas de helicópteros y trabajos aéreos en España. Asimismo, como portavoz de un grupo de entidades participa y representa al sector en reuniones, mesas, salones monográficos, exposiciones y demás actos que favorezcan el conocimiento y expansión del sector y sus servicios, ante organismos oficiales tanto a nivel nacional como internacional.

La asociación promueve el mejor y más amplio desarrollo económico, social, tecnológico y profesional del sector y fomenta el conocimiento y expansión del sector y sus servicios en el extranjero. Al mismo tiempo, impulsa la participación y soporte del sector de fabricación, mantenimiento y equipos auxiliares.

A través de la organización de cursos de formación presta asesoramiento, a la vez que organiza y promueve servicios para afiliados que redunden en el mejor desenvolvimiento de éstos y en el de la Asociación. Sus afiliados ven defendidos y representados sus intereses en el ámbito de la negociación colectiva, y desde AECA & Helicópteros se ejercen los procedimientos y acciones de naturaleza administrativa o jurisdiccional para los que se encuentra legitimada la asociación.



Acuerdo entre Iberia y los pilotos para la viabilidad de la compañía

Luis Gallego y Justo Peral, con la ministra Ana Pastor y el secretario de Estado, Rafael Catalá.

LA compañía aérea española Iberia ha alcanzado un principio de acuerdo con el sindicato de pilotos Sepla, para introducir cambios estructurales permanentes y mejorar la viabilidad de la aerolínea. A su vez, el acuerdo supone el inicio de una nueva y constructiva relación laboral entre Iberia y el sindicato, después de años de conflicto.

Según ha comunicado la matriz IAG a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV), el acuerdo establece los cimientos para que Iberia avance en la senda de un crecimiento rentable y sostenible, en línea con el escenario más positivo de los dos planteados en el Capital Markets Day de IAG, celebrado en noviembre de 2013. Asimismo, permitirá que Iberia reduzca su base de costes y llegue a ser competitiva.

Las claves más importantes del acuerdo son: mejora sustancial de la productividad de Iberia. Los sueldos permanecerán congelados hasta 2015, tal y como se indicó en el Acuerdo de Mediación. Después de dicha fecha, los incrementos salariales estarán sujetos a la rentabilidad de la compañía.

El Acuerdo de Mediación fijó una reducción salarial de 14% para el colectivo de pilotos y un recorte de un 4% adicional ligado al acuerdo de productividad. Con estas mejoras de productividad se revocará el 4% adicional.

El acuerdo facilitará el crecimiento de Iberia e Iberia Express. Luis Gallego, presidente ejecutivo de Iberia, señaló: "Quiero agradecer el esfuerzo realizado por Sepla y el equipo directivo de Iberia que han trabajado juntos para alcanzar este pacto que marca un hito en la historia de la compañía. Este acuerdo reduce la estructura de costes de Iberia y establece los cimientos para el crecimiento rentable de la aerolínea. Una Iberia fuerte y rentable supone la protección de empleos a largo plazo y el impulso del turismo, un sector clave para la recuperación económica de España y del aeropuerto de Barajas".

"Iberia es la alternativa natural para unir Europa y América Latina. Este acuerdo le permitirá ser un competidor fuerte, lo que sumado al impulso del lanzamiento de su nueva imagen corporativa, permitirá ofrecer a sus clientes un servicio de gran calidad y una extensa red de destinos.

A su vez, permitirá el crecimiento de Iberia Express con una base de costes competitiva y brindará oportunidades de promoción a los actuales copilotos de Iberia e Iberia Express. Esta última contribuirá a que Iberia sea más fuerte y rentable, al aportar tráfico en la red de corto radio. También reforzará la posición competitiva española frente a los operadores de bajo coste", añadió.

Por su parte, Willie Walsh, consejero delegado de IAG, expresó: "Felicito a Luis Gallego, a su equipo y a Sepla por llegar a un acuerdo que marcará un punto de inflexión en el futuro de Iberia. Luis se ha ganado merecidamente el respeto de la industria, de su equipo y de los sindicatos. Un cambio estructural permanente era la única forma de salvar a Iberia de un lento declive. Este acuerdo marca el comienzo del futuro de Iberia".

Este principio de acuerdo está sujeto a la aprobación de la asamblea general de Sepla.

También hubo acuerdo con los tripulantes de cabina

LA dirección de Iberia también alcanzó el pasado mes de febrero un principio de acuerdo con los sindicatos de tripulantes de cabina SITCPLA, CTA Vuelo, UGT y CCOO sobre el XVII Convenio Colectivo de TCP con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2017.

En virtud de dicho acuerdo, se mantiene la reducción salarial del 14% fijada en el Acuerdo de Mediación logrado hace un año a través del catedrático Gregorio Tudela, la congelación hasta 2015 e incrementos sujetos a la rentabilidad de la compañía. El 4% de reducción salarial adicional quedará sin efecto cuando entren en vigor las medidas de productividad acordadas.

Para las nuevas contrataciones se fijan unos niveles retributivos iniciales en condiciones de mercado y se establece un nuevo cómputo para la antigüedad y topes al cambio de nivel, en función de flota y función.

Se han pactado mejoras de productividad como el incremento de días de ocupación, en general, así como medidas específicas para los meses de verano, como el aumento de las horas de vuelo, para hacer frente al crecimiento de la demanda en esas fechas. En las flotas de corto y medio radio, además, se han incorporado nuevas tareas para asimilarse a las prácticas del mercado. Cuando entren en vigor estas medidas, quedará sin efecto el 4 por ciento de reducción salarial adicional que se venía aplicando desde abril del año pasado.



Para Luis Gallego, presidente ejecutivo de Iberia, el principio de acuerdo con los tripulantes de cabina de pasajeros "es un paso fundamental para construir la nueva Iberia ya que reduce su estructura de costes y establece los cimientos para el desarrollo rentable. Hoy todos los empleados están aceptando cambios en su relación con la compañía para que ésta tenga un futuro mejor. Ese ejercicio de responsabilidad demuestra el grado de madurez y compromiso de los empleados de Iberia con el futuro de la compañía".



Luis Gallego, presidente de Iberia, con Justo Peral (arriba) y los representantes de los sindicatos de TCP.

Falta una foto

El mes de febrero vió firmar acuerdos entre la dirección de Iberia y sus pilotos y tripulantes de cabina.

Pero falta la foto del acuerdo con el personal de tierra, que se espera quede despejado en los próximos días, fundamentalmente, para dejar pista libre a la compañía en los concursos de Aena para la renovación de los contratos del handling aeroportuario.

El aumento de las jornadas anuales - Iberia propone un incremento de 24 días, hasta 236 días al año- y el compromiso de no segregar los negocios de handling y mantenimiento durante la vigencia del convenio han sido, hasta ahora, los principales escollos en la negociación.

A pesar del alejamiento de las respectivas posturas, los contactos se mantienen y se espera que los acuerdos con pilotos y tripulantes de cabina allane el acuerdo con el personal de tierra y permita a la compañía retomar sus planes de crecimiento en América Latina.

Europa cumple 50 años de **investigación** espacial

EN 2014 la comunidad espacial celebra el aniversario de la constitución de Europa como una potencia espacial y 50 años de logros en la exploración del espacio.

Europa empezó a cooperar en el ámbito espacial de forma oficial hace 50 años. A finales de los años cuarenta y cincuenta, la integración europea para el desarrollo científico y tecnológico estaba prácticamente en el aire hasta que dos destacados científicos, Pierre Auger (Francia) y Edoardo Amaldi (Italia), dieron el primer paso para dotar a Europa de una presencia significativa en el incipiente sector espacial.

El artículo informal escrito por Amaldi en 1959, 'Introducción a la discusión sobre la investigación espacial en Europa', sugería crear una 'Organización Europea para la Investigación Espacial' en un plazo de cinco años. La idea empezó a despertar interés y en enero de 1960 los interesados se reunieron en el Comité para la Investigación Espacial en Niza, Francia.

En aquel encuentro, Sir Harrie Massey, del Reino Unido, presentó un programa detallado para la creación de una organización espacial europea. Los científicos se reunieron de nuevo poco después en París, en febrero de 1960, para formalizar un programa espacial europeo basado en la propuesta de Massey.



Auger Amald y Kowarski en el CERN.

A finales de 1960 se celebró un encuentro de alto nivel en el CERN (Organización Europea para la Investigación Nuclear), cerca de Ginebra, entre científicos y representantes gubernamentales en el que se aprobó la Comisión para Estudiar las Posibilidades de Colaboración Europea en el Campo Espacial (COPERS).

Por aquel entonces se pensaba que la ciencia espacial debería estar separada del desarrollo de los lanzadores, por lo que se decidió que Europa entraría en el sector espacial con dos organizaciones independientes.

En 1964 entraron en vigor las convenciones de la Organización Europea para el Desarrollo de Lanzadores (ELDO) y la Organización Europea para la Investigación Espacial (ESRO).

Una década más tarde se constituiría la ESA para reemplazar a estas dos instituciones.

A pesar de los contratiempos tecnológicos y de las incertidumbres políticas que caracterizaron las décadas de los años sesenta y setenta, ya se había definido el patrón para coordinar de forma viable la cooperación europea en el desarrollo de lanzadores y en la investigación espacial y sus aplicaciones. Este patrón proporcionó el marco para el desarrollo de todos los exitosos programas espaciales europeos realizados desde entonces.

A lo largo de 2014 se celebrará una serie de eventos y de actividades para conmemorar los 50 años de cooperación espacial europea - un aniversario muy especial para todo el sector espacial europeo, que puede estar orgulloso de sus logros. Cuando los Estados Miembros comparten los mismos objetivos y aúnan fuerzas, Europa se posiciona a la vanguardia del progreso, de la innovación y del desarrollo para el beneficio de todos sus ciudadanos.

El director general de la ESA, Jean-Jacques Dordain, anunció el comienzo de los actos conmemorativos durante la colocación de la primera piedra del centro ECSAT de la ESA en Harwell, Reino Unido, el pasado 5 de diciembre. “Es una buena oportunidad para recordar los impresionantes logros del pasado, pero también para reflexionar sobre el futuro”, comentó Dordain.